

## 平成 28 年度 羽田空港での水素利活用に向けた検討会（第 2 回）議事録

日時：平成 28 年 12 月 16 日（金）15：00～16：00

場所：国土交通省 東京航空局 東京空港事務所 2 階 A 会議室

○東京都環境局 堀次世代エネルギー推進課長

それでは、定刻となりましたので、「第 2 回 羽田空港での水素利活用に向けた検討会」を開会させていただきます。

私は、事務局を務めます東京都環境局次世代エネルギー推進課長の堀でございます。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

まず、資料の確認をさせていただきます。

会議次第、座席表のほか

- ・資料 1 羽田空港での水素利活用に向けた検討会 委員名簿
- ・資料 2 羽田空港に導入可能と想定される水素アイテムの紹介
- ・資料 3 連携広報 Tokyo スイソ推進チーム（仮称）の結成
- ・資料 4 平成 29 年度予算要求について

が揃っているか、ご確認いただけますでしょうか。不足がございましたら、挙手をお願いいたします。事務局がお持ちいたします。

今回、新たにオブザーバーに加わって頂いた方を、名簿順にご紹介いたします。

- ・環境省 水・大気環境局 自動車環境対策課 主査 川邊様、
- ・国土交通省 東京航空局 空港部 部次長 坂尾様、
- ・国土交通省 航空局 航空ネットワーク部 空港施設課 施設運用係長 藤田様、
- ・国土交通省 東京航空局 空港部 管理課長 三村様の代理で空港企画調整課 吉水様にお越しおたいただいております。

また、本日の出欠状況ですが、空港施設株式会社の北島様のご欠席で、山口様に代理でご出席いただいております。

それでは、簡単に本日の議事進行についてご説明させていただきます。

まず、「羽田空港に導入可能と想定される水素アイテムの紹介について」都から業務委託をしておりますデロイトトーマツコンサルティング合同会社様からプレゼンしていただきます。

つぎに「東京都からの報告事項」をご説明いたします。

その後、皆様から自由にご発言いただき、議論を深めて参りたいと思いますので宜しくお願い致します。

議事録につきまして、前回は要旨を公開していましたが、今回より全文を公開いたします。議事録は速やかに作成した上で、ご確認をお願い申し上げますので、委員の皆様には

お手数をおかけいたしますが、何卒よろしくお願い致します。

それでは、ここから先の議事につきましては、座長の東京都環境局都市エネルギー推進担当部長の小川より進行させていただきます。

○東京都環境局 小川都市エネルギー推進担当部長

東京都環境局の小川でございます。何卒よろしくお願い申し上げます。

本日は、本当にお寒い中、お集まり頂きまして有難うございます。第2回目ということで宜しくお願いいたします。

早速ではありますが、議事に入らせて頂きます。

まず初めに、デロイトトーマツコンサルティング合同会社様から「羽田空港に導入可能と想定される水素アイテムの紹介について」ということで、話題提供をお願いしておりますので宜しくお願い致します。

質問等につきましては、このプレゼンテーションの後、東京都から若干のご紹介をさせていただきますので、そのあと自由討議の時にまとめてお願いいたします。

○デロイトトーマツコンサルティング合同会社 尾山シニアマネジャー

みなさんこんにちは。デロイトトーマツコンサルティングの尾山と申します。宜しくお願い致します。

「羽田空港に導入可能と想定される水素アイテムの紹介について」ということで、お手元の資料2を前提にご説明させていただきます。

早速ですけれども、ページを1枚めくって、「1. 羽田空港への水素アイテム導入の意義」というところをご覧いただきたいと思えます。

まず、こちらでご認識頂きたいこととしては、東京でのオリンピックに向けて、羽田空港での水素化に対して、いろんなステークホルダーからの期待が高まっている状況があることをご認識頂きたいと思えます。

「ステークホルダーの思い」ということで整理させて頂いておりますけれど、「東京の思い」というところにおいては、「2020年に向けた東京都の取組」から文言を引用させて頂いておりますが、五輪をきっかけとして、それで終わるのではなく2020年のその先を見据えてレガシーを残していく、ということと、東京がショーウインドーという立場になり日本にある優れた技術を世界に発信していくということで、この文脈の中に「水素」というのが繰り返し述べられています。

右側に「企業の思い」ということで、こちらは経済界協議会のパンフレットから引用させて頂いているのですけれども、こちらにおいてもオリンピックについてオールジャパンで大会を盛り上げて震災から復興した日本の姿を世界に発信していくことと、技術立国日本が誇るテクノロジーまたサービスによって新しい価値観・社会像を実現していく、ということがコメントされておりまして、こちら水素聖火ランナーですとか、あるいはFCV、

FCバス、こういったアイテムを提示して、こういったもので水素を使ってオリンピックを盛り上げていくべきである、とおっしゃっております。

下側の「日本政府の思い」というところでは、こちらは、内閣官房や改革2020ワーキングの資料の画像をもってこさせて頂いておりますけれども、水素という技術において日本は世界に一步先んじているというところがありますので、環境・エネルギーを将来の産業の成長のドライバーにしていきたい、というような思いをもって、東京オリンピックにおいても水素を訪問客に対してしっかり見せていきたい、という強い思いが資料から伺えます。

ということで、真ん中に書かせて頂いていることが、東京の空の“玄関口”となる羽田空港において、まずは水素の利活用という姿をいかに見せることができるのか、環境に優しい空港を実現させていきたいと思っている空港関係者の皆様の思いにも合致するような形で水素が活用されている、空港に降り立った瞬間から水素の利活用を実感できるようにすること、これを羽田空港において目指していく、それによって東京五輪の訪問客をおもてなししていくことを目指すことで、様々なステークホルダーの思いに合致していくことをご認識頂きたいところです。

先日、自民党の水素研究会においても、自民党の東京オリンピックに向けた与党案が正式に決定されていまして、その中においても羽田空港の水素化も含めて、水素が目に見える東京、そういったところを五輪に向けて目指していることを政府与党案として述べているほか、「企業の思い」ということで、オールジャパンで羽田空港の水素化を目指していくべきと考えます。

続きまして「2. 国内外での水素アイテムの取り組み状況」についてです。

一般的な方は、水素で動くアイテムと聞いて思い浮かべるのは燃料電池自動車であると思いますが、水素を燃焼させる、あるいは燃料電池で反応させることで電気を生み出すことによって何かを動かすことは、あらゆるモビリティで可能です。

資料では、上の方にモビリティをまとめ、下の方に定置型の建物において活用する電源を並べております。あらゆる製品において動力源または電源として、水素及び燃料電池が活用できると認識しています。

その中でもグレーで記載していない右肩に緑色の表記があるアイテムは、実際に研究開発、実証あるいは商用化されているものでございます。既に思いつくモビリティ、電源は、かなり水素化への調整がなされております。

電気で動いてクリーンなことの対比は、よくEVが対象となりますが、燃料電池は、セルを重ね合わせることで出力をいかようにも高めることができることや、エネルギー源が水素であることは、貯蔵がタンクあるいは吸蔵合金となるが、その容量を増やすことで大容量のエネルギーを蓄えるモビリティに活用することが可能になる。様々な場面において水素が活用されることが期待される。将来的には、日常生活のあらゆる場面で、水素アイテムが活用される時代がやってくるだろうと考えております。

次に「3. 羽田空港及び周辺に導入可能と想定される水素アイテム」について、2020年をターゲットとしたとき、いかなる製品が導入可能か整理しました。

右に行くほど、実証あるいは市場化と実現化されていることを示しています。縦軸は顧客インパクトということで、いかに人の目に触れるのか、というのを定性的に評価し、並べております。

右側の太枠で囲っているところが、既に市場化が始まっている水素アイテムとして、FCV、FCバス、FCフォークリフト、これらに水素を供給するステーション、これらは、他国に先駆けて市場化され、開発・量産に成功しているものであり、技術的には2020年に向けて充分導入が可能なアイテムであると考えています。

加えて、導入可能と想定される水素アイテムとして点線内のものは、国内あるいは海外の事例として既に水素化・燃料電池化が実証実験として展開されているものであります。

例えば、FCトローリングは展示会で出展されていたり、業務用燃料電池はいくつかのタイプが国内の様々な場所で活用されています。水素調理器具は、藤沢のレストランで水素を活用した料理を出しており、高温でかつ匂いが付かないので料理が美味しくできることから、実際に活用されていると聞いています。

左側に、燃料電池船の実証試験や、海外ではドローンの燃料として実証がなされていることを記しています。

更に左側には、FC化の開発事例が無いものを並べていますが、理論的には燃料電池を搭載することによって、モビリティを動かしていくことは十分に実現可能だと考えています。

2020年のマイルストーンを考えたとき、まず「既に市場化が始まっている水素アイテム」は、可能な限り導入していくことが望ましい、と考えます。また、「導入可能と想定される水素アイテム」「導入が考えられる水素アイテム」についても可能な限り導入を目指していくべきである、と考えます。

それがなぜなのか、というところを次項の「4. 水素アイテムを通じた『顧客経験』デザインイメージ」で説明いたします。

水素は、日本が技術的に一日（いちじつ）の長があることは間違いないのですが、世界的に見たときに、必ずしも水素の技術が視認権を得ている状況には至っているとは言い難いのが現状だと思います。日本が優位性を持つ水素技術を、いわゆる日本のガラスパゴス化に陥らないためにも、水素がいかに有用なのか、生活の様々な場面で活用されるものイメージを外国の方々に認識してもらうことが非常に重要になってくると考えております。ですので、東京の羽田空港が、水素のショーケースとなることが、ただ単に水素のアイテムを導入するのだけでなく、「あっ、水素は導入されて役立っているんだな」という感覚を海外の方に認識してもらうことが重要になってくると思います。

ここでは訪問客、特に外国人の方が東京の羽田空港に降り立ってから、空港から都内に移動する一連の流れをイメージした時に、様々な場所で水素アイテムを印象付ける場面があると思います。

まずは空港のなかで活躍する水素アイテムとして、FCバス、FCトーイング、FCフォークリフトが、日本の空港では、水素が十分活用されている印象を訪問客の方へ認識して頂けるのではないかと思います。

保安区域外では「未来を想起する水素アイテム」として業務用燃料電池、FCドローン、水素を分かり易く紹介するプロジェクションマッピングなどにより、水素は未来の生活を支えるエネルギーなんだ、ということを経験してもらい、ということも重要だと思っています。

水素調理器具のほか、携帯電話のポータブル燃料電池充電器は海外には既に存在しており、こういったものを手に取ってもらうことで、水素は身近な生活に使われるエネルギーなんだと認識して頂ける。また、空港から都内に向かう場面においても、FCバス、FCタクシー、FC船で実際に人々を輸送することができれば、このモビリティは水素で動いていることをPRできれば、将来の生活において様々なモビリティが水素エネルギーによって動いていくんだな、と経験を通じて水素をアピールしていくことによって、水素の有用性・期待感を訪問客に認識してもらえると考えています。

最後のページ「5. 水素アイテムの導入に向けて」について、水素の導入に向けてはまだ課題があることをお話いたします。

ここには、水素アイテムを並べておまして、市場化しているもの、実証実験中のものが、どういう導入状況、開発状況であるか、また規模感をまとめております。ここに書かせて頂いているアイテムは、技術的には2020年に十分導入が可能なものとして認識しています。

ただ一方で、量産前あるいは量産化して間もないこともあり、通常使っているこれらのアイテムにかわる製品とのコスト差は、認識せざるを得ない。FCV、FCフォークであつても数百万円の従来製品と価格差がある、FCバスは数千万円の開きがあります。

水素ステーションは、海外との価格に比べて、あるいは既存の日本のガソリンスタンドとの比較においては、国内の水素ステーションというのは割高になっています。

まだ量産効果が十分に出てきていないフェーズで2020年を迎える、コストギャップというのは、誰かが埋めていく方策が不可欠になっていくと想定しています。

2020年は、あと3年余りとタイトなスケジュールなので、導入を実現化するためには、導入場所、導入主体者、提供メーカー、誰が実際に活用していくのか、これらを早急に具体化していかなければなりません。また、ただ単純に水素アイテムを置くだけでなく、それを通じて日本が考える水素の世界、未来感を提案していく演出を含めて、3年間の中での調整になっていくと思うので、空港関係者の皆様、水素燃料電池に関わる企業の皆様、中央省庁の皆様が一丸となって水素社会の実現に向けて活動して頂きたいと思っています。

以上です。ありがとうございました。

○東京都環境局 小川都市エネルギー推進担当部長

ありがとうございました。国内だけでなく広く海外での知見をお持ちの中で、こうい

った資料を作って頂きました。ありがとうございました。質疑につきましては、後ほど宜しくお願い致します。

つづきまして、東京都からの報告事項ということで、資料 3 から 4 について事務局からご説明申し上げます。

○東京都環境局 堀次世代エネルギー推進課長

それでは、まず資料 3、上に「連携広報 Tokyo スイソ推進チーム（仮称）の結成」とあるものでございます。

東京都では、これまで水素情報館「東京スイソミル」の開設でありますとか、各種イベントの開催、民間イベントの参加等を通じて、都民の皆様への水素エネルギーの普及啓発に努めてきたところですが、今後、水素社会の実現に当たって、より多くの方に水素を理解してもらって、水素社会への期待を抱いていただくためには、東京都以外の多くの主体が一体となって広報活動を展開することが重要と考えております。

そこで、今回、産学官が一体となって、水素社会実現に向けた機運の醸成を図るチームの結成を検討しております。チームの名称は、仮称ですが、「Tokyo スイソ推進チーム」としております。主な取組・連携内容は、中段の囲みにある通りで、例えば右下にいる「スイソソ、サンソソ、エレレ、ミズジー」といったいわゆる“ゆるキャラ”を活用して水素を PR しているところですが、これらのキャラクターのパネルやポスターを店舗等に掲示して頂けないかと考えております。

また、「東京水素の日（仮称）」を制定し、同日に会員となった事業者の方々から、SNS 等による一斉広報活動を行うことなどを考えております。

また、連携事例の例といたしまして、東京都が作成した、パンフレットやパネル等の貸与及び提供や、都が主催する水素イベントへのご出展、また、参加頂いた企業の方が主催する水素関連イベントへ東京都が後援させて頂くといったことを検討しております。参加団体様がイベントを開催される際には、この「スイソソ」の着ぐるみを作っておりますので、貸出させて頂く、といったことも検討しております。

今後、詳細につきましては、さらに詰めまして、ご案内させて頂きたいと思いますので、是非ともご参加の程、宜しくお願い申し上げます。

続きまして、資料 4、平成 29 年度の水素関連予算要求についてです。

平成 29 年度の予算要求額は 57 億円を現在要求しているところでございます。平成 28 年度予算は、約 43.4 億円でしたので、要求ベースでは、14 億円ほど増えております。

新たな取組を中心に簡単にご説明させて頂きます。

(2) の「水素ステーション設備等導入促進事業」でございしますが、これは水素ステーション整備に対して一部費用を補助するものであります。大手企業が水素ステーションを整備する時に、一般的にいわれる 5 億円のうち、2.5 億円を国が、1.5 億円を都が補助するものですが、これにつきましては、燃料電池バスがトヨタさんから市場投入されまして、バ

スへ連続して水素を充填する水素ステーションは従来の水素ステーションよりコストが高いということですので、手厚い補助をできるように検討しております。

(6)「スマートエネルギーエリア形成推進事業」は、平成 27 年度にコージェネレーションシステムの導入や、電気や熱を複数の建物で融通するためのインフラ導入に対する支援を目的として始めた事業であります。今回、当事業の補助対象を水素利活用設備にまで拡大するものです。先ほどデロイト様の資料でもご紹介ありました業務用燃料電池もこの事業の対象となるようにと考えております。

最後に一番下の(7) ですが、業務・産業用車両の水素利活用事業というのは、先だって豊田自動織機様から燃料電池フォークリフトが発売されておりますので、普及拡大に向けて実証等を行おうというものです。

なお、今回お示ししているものはすべて要求ベースですので、今後都議会の議決等を踏まえて変わる可能性がありますので、予めご了承頂ければ幸いです。

説明は以上でございます。

○東京都環境局 小川都市エネルギー推進担当部長

それでは、資料の説明は終わりましたので、これから自由討議に進めさせていただきます。

プレゼンテーション、東京都の報告の内容を含めまして、ご意見・ご質問等がありましたら挙手をして頂いた上で、ご発言をお願いいたします。宜しくお願い致します。

○全日本空輸 東京空港支店総務部 山田マネージャー

ご説明ありがとうございました。

デロイトトーマツ様からご説明があった 6 ページの中でですが、量産前なのでコストがかかるということ、それを誰かが埋めていく必要がある、といった主旨のお話があり、その一つとして補助金というのがあったかと思うのですが、埋め方についてもっと具体的なイメージがありましたらお聞かせいただければと思います。

○東京都環境局 小川都市エネルギー推進担当部長

事務局から回答いたします。

○東京都環境局 堀次世代エネルギー推進課長

コスト差の埋め方については、いまも FCV、FC バスの補助事業を行っておりまして、基本的には、イニシャルコストへの補助が中心になるかと考えております。例えば、FCV に関しては、国が約 200 万円を都がその半額の 100 万円を補助しております。そうすることで同等の車格の車と同等の値段でユーザー様には買っていただくことができるようにしております。

バスに関しましても、いま 1 億円と言われておりますが、国交省様の方で半額の 5000 万

円補助しております。それに加えまして東京都も補助をすることで、通常のバスと同程度の価格で購入できる制度としております。

また水素ステーションにつきましても先ほどご紹介したとおりでして、その他、来年度フォークリフトや燃料電池に関しましても補助を行っていくことを考えております。

○東京都環境局 小川都市エネルギー推進担当部長

本日は、メーカーの皆様もご参加頂いておりますので、何か新しい情報や知見があればご披露頂ければと思います。

○トヨタ自動車 東京技術部 伊藤課長

本日、溝口が欠席しておりますので、代理の伊藤と申します。

もしデロイト様にご意見やアドバイスがあれば教えて頂きたいのですが、空港といったロケーションで考えたときに、いろんなアイテムが考えられるのですが、よりこういう方向性からやっていった方が良いであるとか、重きの置き方をこうしたら良い、というような知見があれば教えて頂きたいのが、一つ目です。

もう一つが、アピールの観点から、水素エネルギーは目に見えないことから、製品を入れてどのようにこれが「水素」というのを、どのように理解してもらうために、特に空港という観点から、何かアドバイス頂ければと思います。

○デロイトトーマツコンサルティング合同会社 尾山シニアマネジャー

空港でどのような方向性で PR するのかということと、目に見えない水素をいかにアピールしていくのか、という2点について、同じような回答をまとめてさせていただきます。

一番大事なものは、一連の様々な水素アイテムを複合体として、それに触れる人たちが、どういう印象をもって帰るのかを、強くイメージしてデザインして、そこに対してアイテムを当て込んでいくことだと考えます。

一般の方の目線で考えたときに、水素製品を単体で見ても「ふ〜ん」と思って終わってしまう。なので、様々なところで水素で動いている製品が存在しているところを、複数回見せていくことが大切だと思います。

また、水素は目に見えないことから、「このバスは水素で走っています」といったアピールや、プロジェクションマッピングやプレゼンテーションという形で「水素はこのような作られている」や「水素は世の中をクリーンにしていく」といったことをイメージできる“仕掛け”を行っていくことが重要であると考えます。

これらを実施していくには、メーカーや官公庁、私どもコンサルだけでなく、アピールの演出に長けた広告代理店などを巻き込み企画全体に入ってきてもらって、顧客経験を上質にしていく、水素のエクスペリエンスをデザインしていくことが重要であると思います。



○東京都環境局 小川都市エネルギー推進担当部長

前回の検討会を7月に行い、その後、東京都の方でも、水素を都民の皆様へご紹介していく取組をして参りましたので、その状況を少しではありますが事務局から報告させていただきます。

○東京都環境局 堀次世代エネルギー推進課長

今年度、特に都民の皆様への普及啓発には力を入れて取組んできております。夏には、東京国際フォーラムで開催された「キッズジャンボリー」というお子様向けのイベントに出展して水素のPRをしたりですとか、多摩地域に多摩六都科学館というのがありましてそこと一緒にコラボして水素のイベントを開催したりしました。

また先月は、多摩動物公園にアフリカフェアというのが開催されていて、そこにも相乗りをして動物園を訪れた方々に水素のPRをして参りました。

こういったものに加えまして、来年、燃料電池バスがトヨタさんから出るということで、東京都交通局では、早速2台導入しまして、実際の路線バスとして運行していく予定でございます。

○東京都環境局 小川都市エネルギー推進担当部長

東京都では、こういった形で見えない水素を知恵を絞りながらアピールしております。「スイソミル」にも常設であるのですが、エアロバイクをこいで発電し、水の電気分解で水素を発生させて、その水素をラジコンに入れて子供たちに走らせてもらう、この企画が非常に人気でして、みんな一生懸命エアロバイクをこいでもらう、というのがあります。

水素に直接関わりがない方たちに対して、どうやってアピールしていくか、先ほどご紹介した「スイソ推進チーム」こちらへ各社さん是非ご加盟を頂いて、盛り上げていけたらと考えているところでございます。

○日本空港ビルディング運営本部 施設部 高橋課長

日本空港ビルディングの高橋でございます。

「5. 水素アイテムに導入に向けて」のところ、業務用燃料電池を挙げられておりますが、FCVやFCフォークリフトといった車系とは違った、エネルギーミックスの一つの選択肢となりうるのかと思います。

私どもはターミナルとして、CO<sub>2</sub>削減、エネルギーコストの削減に取り組んでおりますが、今後、どのように業務用燃料電池が製品化され商用化していくのか、分かるものがあればご披露頂ければ幸いです。

○デロイトトーマツコンサルティング合同会社 尾山シニアマネジャー

全般論としては、都市ガスを改質して水素を発生させ発電する燃料電池は既に量産化・

市販化されています。こちらは大企業のデータセンターなどで既に製品として導入されており、より大規模なもの高性能なものが、日本のメーカーが現在、実証開発を行っている状況で、2017年頃から製品として出てくると私どもとして認識しているところです。

○東芝 次世代エネルギー事業開発プロジェクトチーム 佐野参事

東芝の佐野でございます。

業務用燃料電池について、当社の例で申し上げますと、純水素を燃料として駆動する燃料電池については、現在 3.5 kW と 100 kW の出力のものを順次製品化しており、数か月のリードタイムを頂ければ納入できる、というレベル状況にあります。

燃料電池にはタイプがいくつかありまして、こちらの資料に記載されているものは固体酸化物形（SOFC）と思われませんが、私どものものは固体高分子形（PEFC）というもので、それぞれユーズケースによって使い分けられていくものと考えております。資料にある SOFC は市場投入がもう少し先のようになっていますが、一部については、既に商品化されているとご認識頂ければと思います。

○東芝 次世代エネルギー事業開発プロジェクトチーム 佐野参事

先ほど、東京都さんのご紹介の中で、水の電気分解の実験が子供たちに人気がある、ということで、水素がどこから来るのか、どうやって作ることができるのか、CO<sub>2</sub>フリーで作ることができる、といったことが規模は小さくても羽田空港に実機レベルのものができることで子供たちの体験が実際につながり、水素の意義について理解してもらえるのかな、と思いました。

○豊田自動織機トヨタL&Fカンパニー産車用 FC プロジェクト 吉川主査

豊田自動織機の吉川です。

私ども、燃料電池フォークリフトの開発に区切りをつけて、11月から販売を開始しております。販売においては、現在、環境省さんの支援を受けて、エンジンフォークと燃料電池フォークの価格差に対して2分の1の補助を頂いて、順次導入を進めている状況です。今年度から始まりまして、引き続き来年度のお願いをしているところです。

納入台数については、1号車は関空に入っておりまして、これから、まずは20台～30台くらいを、順次、水素供給設備が近くにあるところに導入して頂きたいと考えております。

今後、東京オリンピック開催時に、羽田空港に向けて導入を進めて参りたいと思います。

また、FCトーイングの話も出ましたが、まだ実用化のレベルではなく今年9月の物流展で展示させてもらいました。今後、実際に荷物を引っ張るレベルのところまで、引き上げていかなければなりませんので、来年度以降も開発を行い、何とか2020年に向けて、という思いであります。

今後、私どもは、3 ページにありますように、F C トーイングに対応する高出力 F C ユニットの開発を進めていくことを考えております。

○環境省水・大気環境局自動車環境対策課 川邊主査

環境省から少し補足をさせていただきます。

燃料電池フォークリフトの補助金は、今年から5年くらいかけて計画的にやっっていこうと考えておまして、いま予算要求しております。こちらの制度をご活用頂ければと思います。水素ステーションに関しては、再生可能エネルギーから水素を作るのであれば私ども環境省が、ガス・石油燃料由来で水素を作るのであれば経産省さんが、というようにそれぞれ連携して水素ステーション補助の制度を構築しておりますので、ご活用いただければと思います。

また、燃料電池バスに関しては、環境省と国交省がそれぞれ差額に対して補助を出しております、バス事業として運行する場合であれば国交省さんなのですが、空港構内で使用するバスであれば環境省の補助が活用できますので、ご検討いただければと思います。

○トヨタ自動車 東京技術部 伊藤課長

弊社の燃料電池バスに関してですが、これまで環境省様のプロジェクトでこれまで開発を行って参りましたが、このたびやっと市場導入する状況です。先日10月21日にプレスリリースを行いました。

今回この写真のバスを市場投入するのですが、私たちは、オリンピックに向けて燃料電池バスをしっかりとアピールしていきたい、という考えがありまして、翌年以降の量販車に向けて、より商品力・魅力のあるバスを出そう、という発表をさせて頂いております。ですので、見た目としましても、「あれ、普通のバスとはちょっと違う」というのをより感じてもらえるものの開発を進めているところでございます。

○国交省東京航空局 東京空港事務所 伊藤次長

東京空港事務所の伊藤でございます。

「羽田空港での水素利活用に向けた検討会」ということで、夏と今回の2回、東京都さん主催で開催して頂きました。2回とも最先端の水素の利活用の情報提供を頂きまして有難うございました。

羽田空港におきましては、エコエアポートといった観点で、空港内での環境負荷の低減やCO<sub>2</sub>の削減を10年以上にわたって活動してきているところでございます。このエコエアポートは、私ども東京空港事務所が主体になって動いております。今回、東京都さんにおいて水素利活用に向けた検討のご紹介をして頂きましたことを受けまして、エコエアポートにおいても水素の利活用を羽田空港の事業者さんと検討していければと思うところでございます。本日はどうもありがとうございました。

○東京都環境局 小川都市エネルギー推進担当部長

概ね予定していた時間となりましたので、自由討議は終了させていただきます。

それでは、今後の予定につきまして事務局から説明させていただきます。

○東京都環境局 堀次世代エネルギー推進課長

皆様にはお忙しい中ご参加いただきまして、本当にありがとうございました。水素社会の実現に向けては、都内の様々な場所で水素エネルギーの導入を進めていくことが重要であると考えております。羽田空港は、東京の空の玄関口であり、国内外から多くの方が訪れることから、水素エネルギーの利活用を広く示していくことができる場所と認識しております。

羽田空港では、航空会社様、貨物運送会社様、ビル管理会社様など様々な事業者の方が活動されていることから、まず東京都が事務局をさせて頂いてこの検討会を立ち上げ、皆様に水素関連の情報提供をさせて頂きました。

今後は、これまで2回の検討会を参考にいただきながら、また、先ほど伊藤次長様からもありましたようにエコエアポートの中でも、水素アイテム導入のご検討を頂ければ大変有難い、と考えております。

そこで本検討会につきましては、今回をもって閉じさせて頂ければと考えております。

以後、各社様からのご相談や東京都からの提案等につきましては、個々に対応させていただきますと思います、引き続きご協力よろしくお願いたします

○東京都環境局 小川都市エネルギー推進担当部長

夏と今回の2回、検討会を開催させて頂きました。私どもから一方的に水素のご紹介になってしまったかと思いますが、引き続き、各社様におかれましては、ご検討を頂ければ有難いと思います。

ただいま事務局からもありましたように、検討会という形は、閉じさせていただきます。今回、第2回をもちまして検討会は終了させていただきますと思います。

今後も、水素利活用に向けご協力をいただけますよう、よろしくお願い申し上げます。本日はお忙しい中、ありがとうございました。